

Interpellation Fraktion Mitte (Lionel Gaudy): Steht der Gemeinderat im (Denk-)Stau?

Der Gemeinderat hat am 20. Oktober 2022 in einer Medienmitteilung bekanntgegeben, dass er gegen die vom ASTRA beabsichtigte Spurerweiterung im Grauholz Einsprache erhebt. Mittels dieser Einsprache möchte der Gemeinderat nicht etwa eine Verbesserung, sondern eine komplette Sistierung des Projekts erreichen. Dass die Autobahn A1 im Raum Wankdorf-Schönbühl eine deutlich wenig Kapazitäten für die Bewältigung des aktuellen Verkehrsaufkommens aufweist, liegt auf der Hand. So kommt es regelmässig zu stark spürbaren Verzögerungen und massiven Staus auf dieser Strecke.

Vor dem Hintergrund, dass im Nadelöhr Grauholz oftmals Rückstaus verursacht werden, die auch auf dem Strassennetz der Stadt Bern deutlich spürbar sind, ist es nur schwer ersichtlich, inwiefern der Fortbestand ebendieses Nadelöhrs für die Stadt von Nutzen sein soll. So geht der Gemeinderat offenbar davon aus, dass «die massive Kapazitätserweiterung fraglos zu mehr Verkehr und mehr Emissionen im Grossraum Bern» führen würde. Ausserdem würde dies auch «Mehrverkehr auf dem städtischen Strassennetz nach sich ziehen».

Hingegen kann ein Spurausbau genau dazu führen, dass eine Entlastung der Situation eintritt und auch die Aufenthaltsdauer der Verkehrsteilnehmenden auf den Strassen der Stadt reduziert wird. Dies hätte genau umgekehrt zu den Aussagen des Gemeinderats zur Folge, dass in der Stadt Bern weniger Emissionen und eine verringerte Belastung auftreten werden.

Der Gemeinderat wird höflich gebeten, zu nachfolgenden Fragen Stellung zu nehmen:

1. Auf welche wissenschaftlich erwiesenen Erkenntnisse stützt sich der Gemeinderat bei seinen Aussagen?
2. Inwiefern vertritt der Gemeinderat die Anliegen der Bevölkerung, wenn er ein wichtiges Infrastrukturprojekt verhindert?
3. Könnten die städtischen Ziele, wie gezieltes Verkehrsmanagement, Sharing-Angebote, Umlagerung auf den Schienenverkehr oder vermehrtes Homeoffice nicht ergänzend zur Behebung des Nadelöhrs Grauholz umgesetzt werden?
4. Inwiefern ist diese Einsprache mit den Wachstumszielen der Stadt Bern vereinbar?
5. Inwiefern können Quartiere und städtische Strassen verkehrsberuhigt werden, wenn nicht zeitgleich eine Umlagerung des Verkehrs auf Hauptverkehrsachse stattfindet?

Bern, 27. Oktober 2022

Erstunterzeichnende: Lionel Gaudy

Mitunterzeichnende: -

Antwort des Gemeinderats

Im Rahmen des ordentlichen Plangenehmigungsverfahrens des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) fordert die Stadt Bern in ihrer Einsprache einen Verzicht auf das Projekt «N01 Wankdorf-Schönbühl; Ausführungsprojekt Kapazitätserweiterung», auch «Spurausbau Grauholz» genannt, und verlangt eine Überprüfung der Notwendigkeit des Vorhabens im Sinne einer gesamtverkehrlichen Betrachtung.

Zu Frage 1:

Der Gemeinderat stützt sich bei seiner Haltung auch auf Erkenntnisse aus wissenschaftlichen Studien¹ zum Phänomen der «induzierten Nachfrage». Sie belegen, dass zusätzliche Verkehrsangebote Verkehr induzieren, weil das ausgebaute Netz leistungsfähiger ist als vorher. Das ist bei allen Verkehrsträgern zu beobachten. Wird die Strasseninfrastruktur ausgebaut, wählen Nutzende vermehrt (wieder) das Auto und nehmen längere Fahrwege in Kauf. Taktverdichtungen beim öV und höhere Reisegeschwindigkeiten steigern die Attraktivität und Reisende nehmen ebenfalls mehr und längere Fahrten in Kauf. Davon gehen im Übrigen auch die Bundesstellen aus: Während das ASTRA das oben skizzierte Phänomen im Generellen Projekt «N01 Luterbach-Härkingen 6-Streifen-Ausbau» im Dokument Mengengerüst Verkehr² von 2013 im Kapitel Neuverkehr zum Beispiel noch umfassend beschrieben hat, sind in den Unterlagen zum Projekt Spurausbau Grauholz dazu keine Ausführungen enthalten – jedoch ist im Technischen Bericht im Kapitel Gesamtverkehrliche Würdigung erwähnt, dass der Spurausbau zu Folgeproblemen auf dem Netz führen wird (Zitat): *«Es ist allerdings notwendig, für die Folgeabschnitte Schönbühl-Kirchberg und Wankdorf-Weyermannshaus ebenfalls Massnahmen vorzusehen, da auf diesen Abschnitten sich vorhandene Engpässe ebenfalls akzentuieren bzw. sich neue ergeben»*. Insofern ist für den Gemeinderat klar, dass der vorliegend interessierende Autobahnausbau Motorfahrzeugverkehr induziert, der auch Quartiere und Stadtstrassen belasten wird.

Zu Frage 2:

Die Stadt ist gestützt auf die Umweltgesetzgebung verpflichtet, ihre Bürgerinnen und Bürger vor Lärm, Luftschadstoffen und Klimagasen zu schützen. Zudem besteht von Seiten der Mehrheit der städtischen Bevölkerung ein Interesse daran, dass das heute schon stark ausgelastete städtische Strassennetz nicht noch zusätzlich durch das flächenintensive Verkehrsmittel Auto belastet wird. Am 17. März 2022 hat der Stadtrat das Klimareglement der Stadt Bern beschlossen ([SSSB Nr. 820.1](#)); seit dem 1. September 2022 ist es in Kraft. Mit dem Klimareglement wird das Ziel, die CO₂-Emissionen auf dem Gebiet der Stadt zu senken, verbindlich festgehalten, so ist u.a. auch zur Mobilität ein verbindlicher Absenkpfad festgehalten. Der Spurausbau Grauholz stellt jedoch nach Auffassung des Gemeinderats nicht nur die Ziele der städtischen Energie- und Klimastrategie in Frage, sondern ist auch nicht vereinbar mit der Klimastrategie 2050³ des Bundes, mit dem Ziel, die Treibhausgasemissionen bis 2050 auf Netto-Null zu senken. Angesichts der Tatsache, dass gemäss Daten des Bundesamts für Umwelt im Jahr 2019 der Strassenverkehr für rund 32 % der CO₂-Emissionen in der Schweiz verantwortlich war, gehen derartige massive Autobahnprojekte, die einzig auf eine Kapazitätserweiterung zielen, für den Gemeinderat in die falsche Richtung.

Zu Frage 3:

Der Gemeinderat stellt in Frage, ob die Notwendigkeit des MIV-Spurausbaus mittel- und langfristig noch gegeben ist, wenn die Möglichkeiten eines gezielten Verkehrsmanagements, die Auswirkungen von neuen Sharing-Angeboten, eine vermehrte Umlagerung auf den Schienenverkehr und der durch die Pandemie ausgelöste feststellbare Trend zu vermehrtem Homeoffice berücksichtigt werden. Diese Ziele verfolgt nicht nur die Stadt Bern, sondern auch der Kanton Bern mit der Gesamtmobilitätsstrategie 2022⁴ und der Bund mit den Verkehrsperspektiven 2050⁵. Der Gemeinderat

¹ - Umweltbundesamt Dessau, UBA-Texte 26/05 (2005): Determinanten der Verkehrsentstehung
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (2005): Hinweise zum Induzierten Verkehr

² Bundesamt für Strassen ASTRA; GP N01 Luterbach-Härkingen 6-Streifen-Ausbau, Mengengerüst Verkehr: https://www.astra.admin.ch/dam/astra/de/dokumente/autobahnschweiz_-_filialezofin-gen/a1_luterbach_haerkingenmengengeruestverkehr.pdf.download.pdf/a1_luterbach_haerkingenmengengeruestverkehr.pdf

³ Bundesamt für Umwelt BAFU; Langfristige Klimastrategie 2050: <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/fachinformationen/emissionsverminderung/verminderungsziele/ziel-2050/klimastrategie-2050.html>

⁴ Kanton Bern, Bau- und Verkehrsdirektion BVD; Gesamtmobilitätsstrategie 2022: <https://www.bvd.be.ch/de/start/themen/mobilitaet/strategie-grundlagen/gesamtmobilitaetsstrategie.html>

verlangt deshalb eine Überprüfung der Notwendigkeit des Vorhabens im Sinne einer gesamtverkehrlichen Betrachtung.

Zu Frage 4:

Der Gemeinderat sieht keinen Widerspruch zu den Wachstumszielen. Er ist sich bewusst, dass die Mobilitätsnachfrage weiter ansteigt. Die Stadt Bern soll auch künftig gut erreichbar bleiben. Dies soll jedoch – auch gestützt auf die zu den Frage 3 und 4 erwähnten Zielsetzungen von Bund und Kanton – primär durch eine bessere Vernetzung der bestehenden Verkehrsmittel gewährleistet werden und nicht durch mehr Autobahnspuren. Die Reisenden können so frühzeitig vom Auto auf den öffentlichen Verkehr, das Velo oder Sharing-Angebote umsteigen. Für den Verkehr, welcher auf das Auto angewiesen ist, wird auch in Zukunft genügend Kapazität zur Verfügung stehen.

Zu Frage 5:

Bewährte Massnahmen wie das Verkehrsmanagement, neue Sharing-Angebote, der Ausbau der Infrastruktur für flächeneffiziente Verkehrsmittel (Velo/öV) und der Trend zu vermehrtem Home-office führen dazu, dass Quartiere und städtische Strassen generell ruhiger werden. Gleichzeitig reduziert dies den Bedarf für eine zusätzliche MIV-Verlagerung auf die Hauptverkehrsachsen und die Notwendigkeit für deren Ausbau.

Bern, 1. Februar 2023

Der Gemeinderat

⁵ Bundesamt für Raumentwicklung ARE; Verkehrsperspektiven 2050:
<https://www.are.admin.ch/verkehrsperspektiven>